

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

MINISTÈRE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE.

DIRECTION DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE.

BREVET D'INVENTION.

Gr. 10. — Cl. 1.

N° 676.216

Pare-boue pour automobiles.

M. ALEXIS THÉVIN résidant en France (Seine).

Demandé le 5 juin 1929, à 14^h 52^m, à Paris.

Délivré le 19 novembre 1929. — Publié le 20 février 1930.

- L'invention a pour objet un pare-boue mobile pour les roues des véhicules et plus particulièrement des véhicules automobiles. Ce pare-boue présente l'avantage d'être mobile autour d'un axe vertical de façon à pouvoir s'écarter de la roue ce qui lui permet : soit de céder en cas de choc, soit d'être déplacé facilement pour avoir accès à la roue.
- 10 D'autre part, ce pare-boue n'est pas fixé, comme à l'habitude, au moyeu de la roue ce qui évite toute tendance pour cet organe à cet entraîné par le mouvement de rotation de la roue.
- 15 D'autres avantages du pare-boue se comprendront aisément dans la description qui va suivre et à l'aide des dessins annexés.
- Sur ces dessins :
- 20 La figure 1 est une vue schématique partielle en plan d'une voiture automobile sur laquelle sont montés des pare-boue suivant l'invention.
- La figure 2 est une figure correspondante en élévation.
- La figure 3 montre en perspective le pare-boue adapté à une roue avant.
- La figure 4 est une section transversale faite par la ligne 4-4 de la figure 3.
- 30 La figure 5 montre en coupe verticale, La figure 6 en plan le dispositif qui permet

le pivotement du pare-boue et son immobilisation dans certaines positions.

La figure 7 montre un dispositif de détail permettant de relever momentanément le pare-boue.

Le pare-boue se compose essentiellement d'une armature 1 en forme d'U embrassant entre ses deux branches une roue d'une voiture automobile. La boucle de l'U est 40 disposée vers l'arrière de la voiture.

Cette armature porte une partie souple 2 par exemple en caoutchouc, en toile ou en toute autre matière convenable montée sur l'armature 1 et venant se placer normalement 45 sur le côté de la roue. Le bord de la partie 2 arrive à une faible distance du sol de manière à former un pare-boue efficace. Pour permettre d'écarter le pare-boue de la roue, l'armature 1 possède, dans sa partie située 50 vers l'extérieur de la voiture, une forme courbe nettement visible sur les figures. En outre, l'armature en question est fixée à un pivot 3 ce qui lui permet de tourner autour de ce pivot en s'écartant de la roue 55 (voir la roue avant figure 1).

Ce pivot est, à son tour, placé dans un boîtier muni d'un mécanisme qui sera décrit plus loin et qui permet de l'immobiliser : soit dans sa position normale, soit 60 dans une position faisant, par rapport à cette dernière, un angle donné et dans la-

Prix du fascicule : 5 francs.

[676.216]

— 2 —

quelle la roue est complètement dégagée. On fera prendre au pare-boue cette dernière position lorsque l'on voudra accéder à la roue pour changer, graisser ou nettoyer 5 cette dernière.

Le boîtier du pivot 3 est supporté par un bras de support 4. Pour les roues arrière, ce support se fixe directement au pont arrière. Pour les roues avant ce support 10 est percé de deux trous 5-6 traversés par des boulons ce qui permet de le fixer aux deux extrémités de la bielle 7 de la commande de direction (figure 3). On voit donc que le support 4 et, par suite, le pare-boue 15 tout entier, pivotera en même temps que la roue directrice autour de laquelle il est monté, de sorte que ce pare-boue n'apportera aucune difficulté supplémentaire à la direction de la voiture.

On va maintenant décrire le mécanisme qui permet au pare-boue de s'écarter de la roue et d'être immobilisé lorsqu'on le veut dans deux positions tout en tendant à ramener toujours ce pare-boue dans la position 20 normale de fonctionnement.

L'axe 3 auquel est fixé le support 1 du pare-boue peut tourner dans un boîtier ou une cuvette 8 fixée au support 4 par tout dispositif convenable, par exemple par des 30 boulons 9. Ce boîtier a, de préférence, une forme ovale (voir figure 3). L'axe 3 est solidaire d'un mécanisme d'encliquetage qui peut l'immobiliser, d'une part, dans sa position normale, d'autre part, dans une 35 position où il dégage complètement la roue. Ce mécanisme d'encliquetage peut être un mécanisme quelconque connu. Sur les dessins, ce mécanisme est constitué par deux paires d'enfoncements diamétralement opposés 40 10-10', 11-11' formées sur les parois du boîtier 8. D'autre part, l'axe 3 est solidaire d'un dispositif de doigts à ressorts constitué par exemple, par un tube 12 solidaire de l'axe et dans lequel se trouve un 45 ressort 13. Aux deux extrémités du tube 12 sont disposés de petits pistons 14-15 terminés par des galets 16-17. On voit immédiatement que ces galets ont tendance à s'écarter de l'axe du pivot 3 pour venir 50 pénétrer dans les enfoncements 10-10' ou 11-11'. On remarquera aussi que les enfoncements 10-10' étant plus profonds

que les enfoncements 11-11' et en raison de la forme ovale du boîtier 8, le pare-boue est mieux immobilisé dans sa position normale 55 que dans la position sensiblement perpendiculaire, dans laquelle les galets sont en prise avec les enfoncements 11-11'. Le pare-boue est ramené constamment dans sa position normale par la pression des galets 60 16, 17 sur les rampes 8. En outre, on a prévu un ressort 19 qui est ancré d'une part en 20 à la paroi du boîtier et, d'autre part, en 21 à la paroi de l'axe 3. On conçoit immédiatement que, si les galets 16-17 ne sont pas 65 en prise avec les enfoncements 11-11', cet ensemble fera tourner immédiatement l'axe 3 de manière que les galets viennent tomber dans les enfoncements 10-10'. Il résulte de là :

a. Qu'il faut une force relativement 70 considérable pour écarter le pare-boue de sa position normale de façon qu'en cours de route les vibrations ou la poussée du vent ne puissent pas avoir pour effet de le faire 75 dévier.

b. Que néanmoins sous une poussée suffisamment violente (heurte contre une pierre, rencontre d'une autre voiture, etc.), le 80 pare-boue s'écarter de sa position normale de sorte qu'il n'est ni brisé, ni faussé, après quoi il reprend de lui-même sa position une fois l'obstacle dépassé.

c. Que pour travailler à la roue on fait 85 tourner à la main le pare-boue de manière à l'immobiliser dans la position correspondant aux enfoncements 11-11'.

Dans le mode de réalisation représenté, l'axe de pivotement 3 est maintenu, d'une 90 part, dans un orifice 23 percé dans le fond du boîtier et, d'autre part, par un bossage ou une pièce rapportée 24 fixée au couvercle 25 du boîtier 8 et pénétrant dans l'axe 3 dont la partie supérieure est creuse. En 95 plus, entre l'orifice 23 et l'axe, on a disposé une bague 26 et une garniture 27 de manière à éviter l'écoulement du lubrifiant dont on remplira normalement le boîtier 8.

Ce boîtier est placé dans un logement 29 100 prévu à l'extrémité du support 4 et il y est maintenu par les boulons 9 qui servent, en même temps, à fixer le couvercle sur le boîtier.

On remarquera aussi que sur les dessins,

on a représenté une articulation supplémen-
taire 22 qui permet de faire tourner le
pare-boue autour d'un axe horizontal pour
lui faire prendre la position représentée en
pointillé figure 2. Ceci a pour but de per-
mettre de relever le pare-boue lorsqu'on
circule sur un sol trop inégal ou trop mou
et que, par suite, l'extrémité de la partie 2
risquerait de frotter sur le sol.

Le dispositif représenté fig. 3 et 7 est
constitué par un manchon 23 dans lequel
tourne la tige 1 qui sert de support à la
bavette souple 2, ce tube traverse le man-
chon et se termine en 25 (fig. 7 par une
douille dans laquelle coulisse un piston
repoussé par un ressort, analogue aux pis-
tons 14-15. Un galet 26, placé à l'extrémité
du piston tend à venir se placer dans les
encoches 28-29 d'une pièce fixe 30. Il va
sans dire que l'on pourrait, sans sortir de
l'esprit de l'invention, adopter un autre
dispositif d'articulation.

On remarquera également, à la partie
arrière de la tige 1, une béquille 31, cette
pièce sert à relever automatiquement le
pare-boue, si l'on vient à heurter un ob-
stacle, ceci évite de fausser le pare-boue.

Il doit être entendu que l'invention ne se
limite pas au mode de réalisation qui a
été décrit et représenté, et que l'on pourrait
modifier les divers mécanismes ou modes de
montage, en les remplaçant par des méca-
nismes ou modes de montage équivalents,
sans s'écarter pour cela de l'esprit de l'in-
vention.

C'est ainsi par exemple que le dispositif
qui tend à ramener le pare-boue à sa posi-
tion normale tout en présentant deux points
d'immobilisation pourrait être un disposi-
tif différent du boîtier qui a été décrit.

RÉSUMÉ.

L'invention a pour objet un pare-boue
pour automobiles comportant les caracté-
ristiques suivantes :

a. Ce pare-boue est composé d'une arma-
ture en forme d'U munie d'une garniture
souple, ladite armature étant fixée, soit
au pont arrière, soit à la bielle de direction,
de manière à ne pas subir l'entraînement
de la rotation de la roue.

b. La branche extérieure de ladite arma-
ture est courbe et cette armature peut
tourner autour d'un axe vertical de manière
à s'écarter de la roue et même à dégager
complètement cette dernière.

c. Ce mouvement de pivotement s'exé-
cute en bandant un ressort qui tend à rame-
ner l'armature à sa position normale, ladite
armature pouvant, néanmoins, être immo-
bilisée par un système d'encliquetage, soit
dans sa position normale, soit dans une
position sensiblement perpendiculaire à
cette dernière.

Le pivot de l'armature du pare-boue des
roues avant est porté par un support fixé
aux deux extrémités de la bielle d'accouple-
ment de direction, le pare-boue tournant
ainsi en même temps que la roue et restant
constamment à la même distance de cette
dernière.

Dans un mode de construction :

a. Le pivot de l'armature tourne dans un
boîtier auquel il est relié par un ressort
spiral, un dispositif d'encliquetage permet-
tant d'immobiliser le pivot dans les deux
positions mentionnées plus haut.

b. Le pivot tourillonne dans le fond du
boîtier et autour d'un bossage ménagé
dans le couvercle de ce dernier.

Dans une variante, l'armature est en
deux pièces articulées autour d'un axe
horizontal de manière à relever le pare-
boue lorsqu'on passe sur de mauvaises routes
ou dans des terrains défoncés.

A. THÉVIN.

Par procuration :
Cabinet ASSI et GENÈS.

Fig. 1



Fig. 2

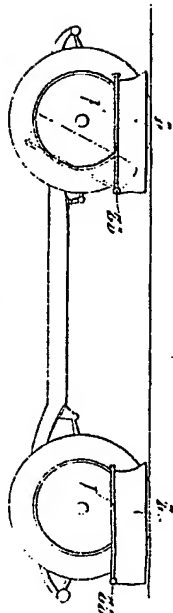


Fig. 3

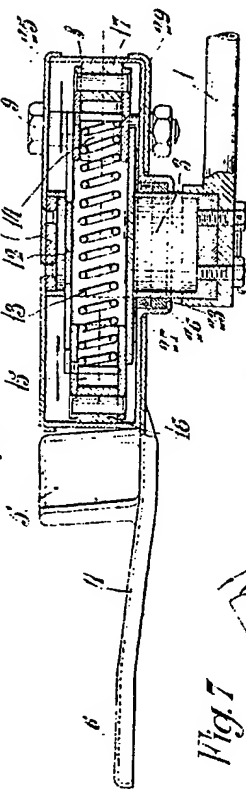


Fig. 4



Fig. 5

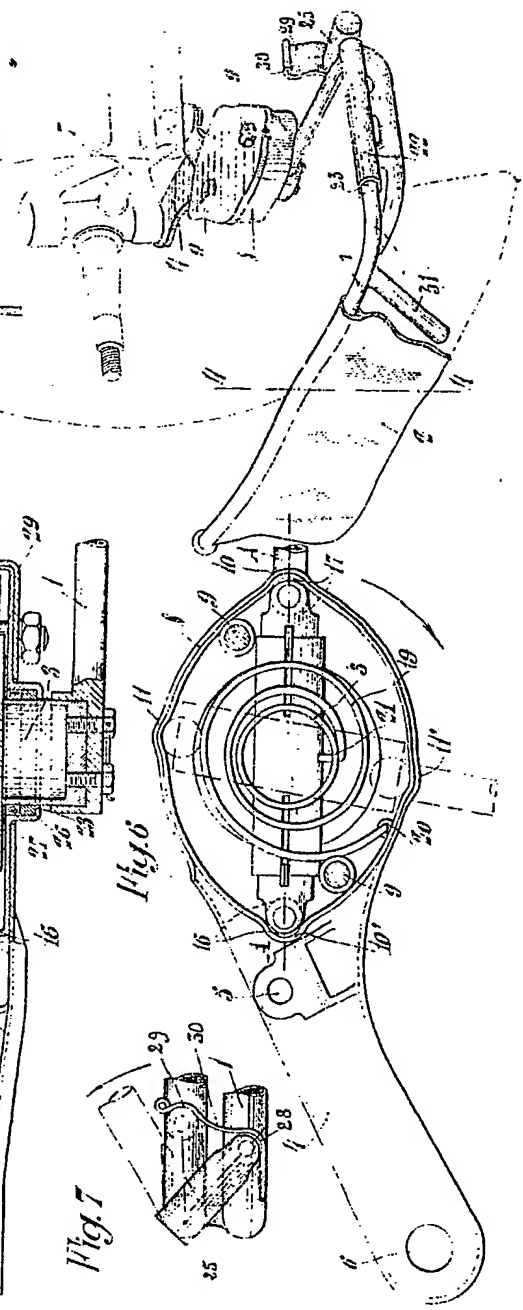


Fig. 6

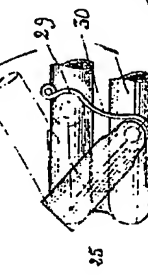


Fig. 7

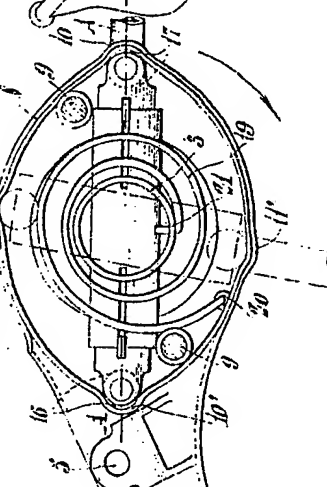


Fig. 8

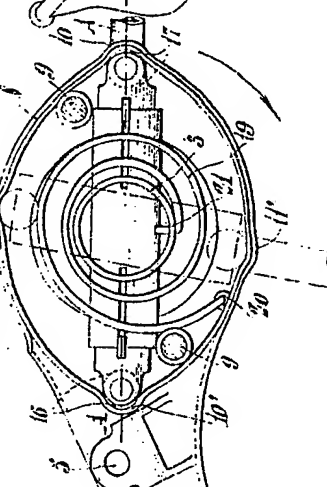


Fig. 9

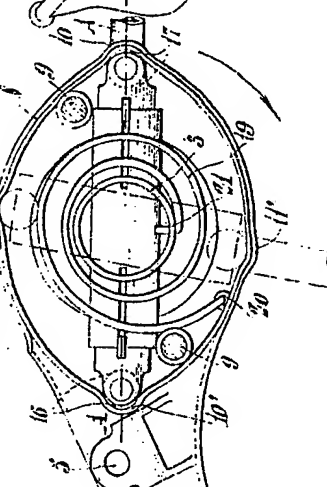


Fig. 10

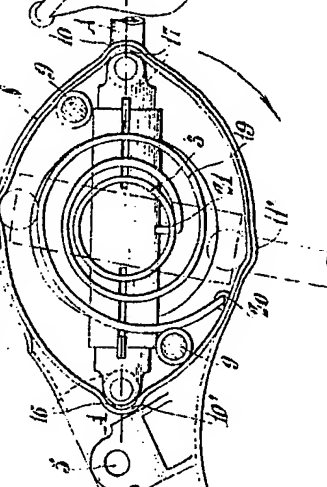


Fig. 11

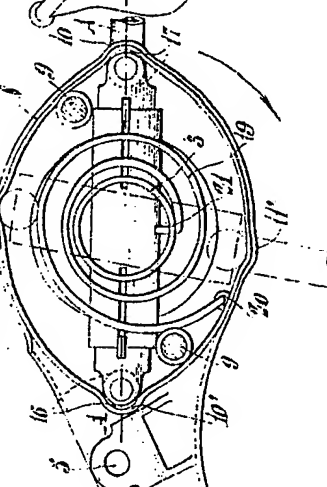


Fig. 12

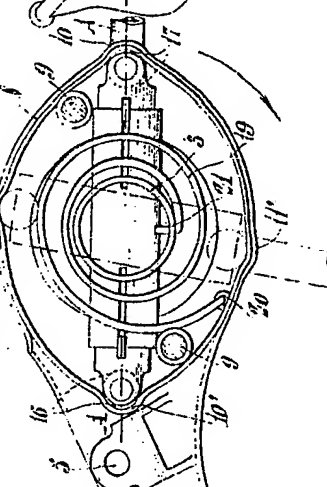


Fig. 13

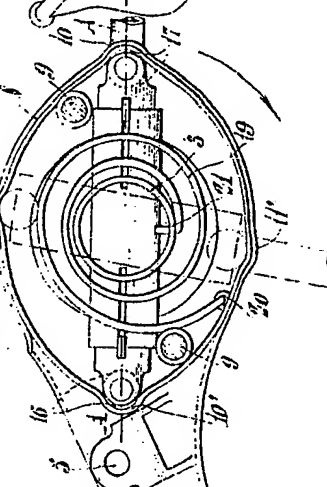


Fig. 14

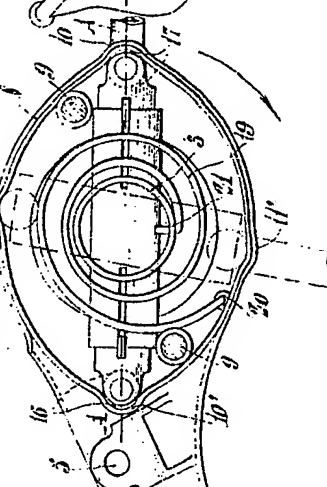


Fig. 15

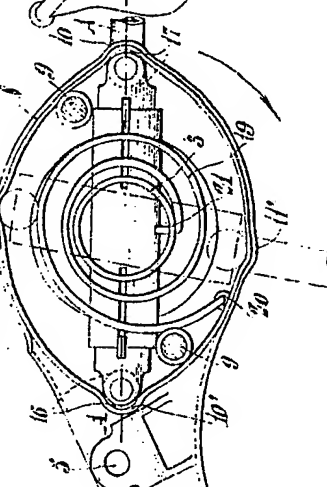


Fig. 16

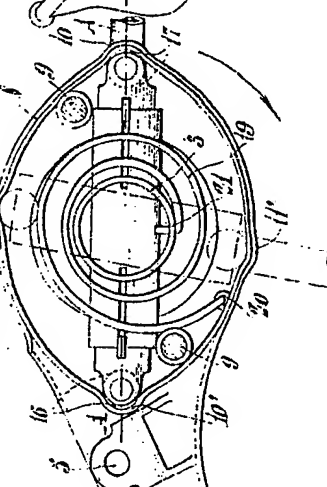


Fig. 17

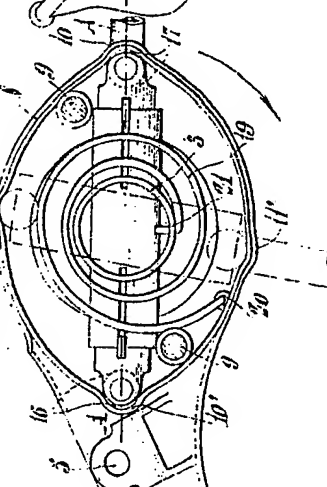


Fig. 18

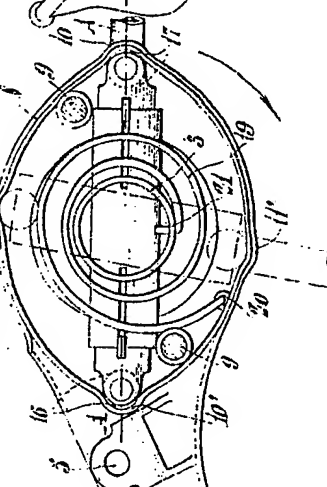


Fig. 19

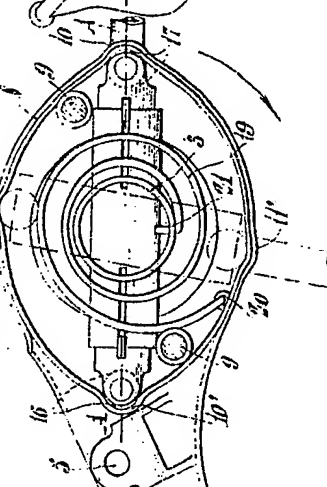


Fig. 20

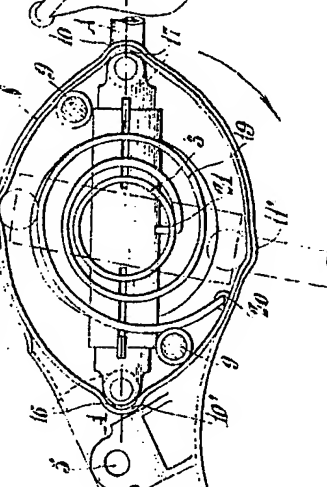


Fig. 21

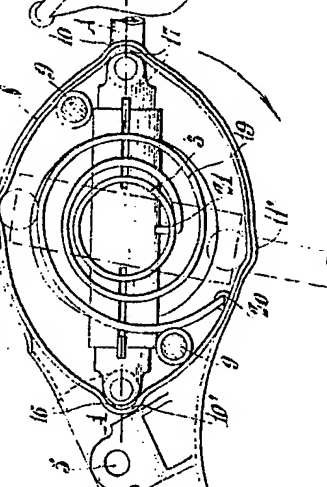


Fig. 22

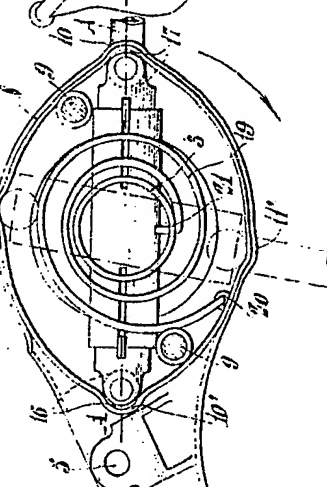


Fig. 23

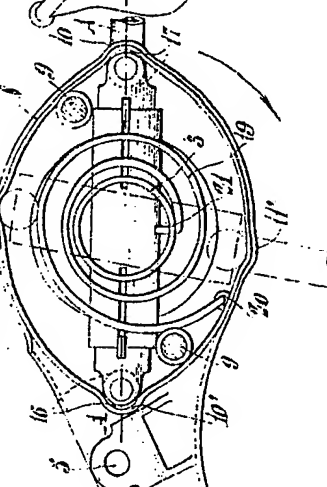


Fig. 24

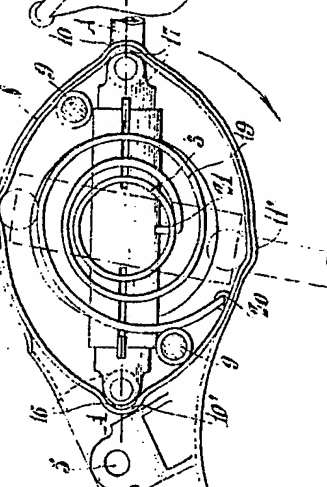


Fig. 25

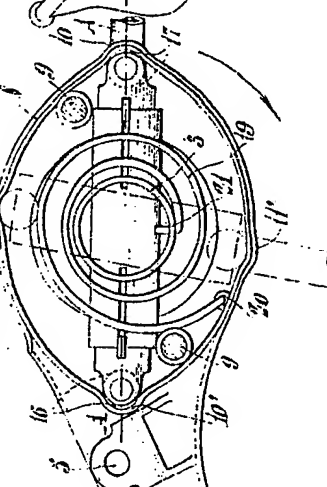


Fig. 26

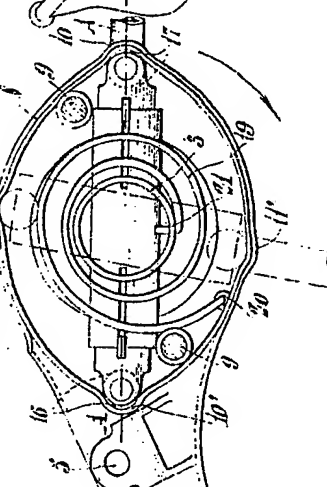


Fig. 27

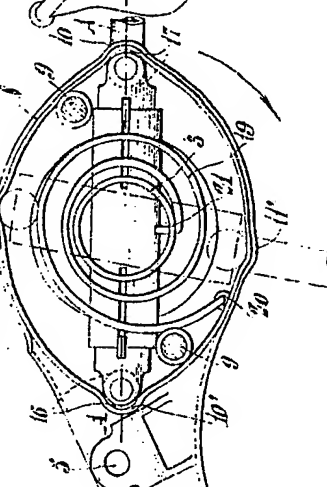


Fig. 28

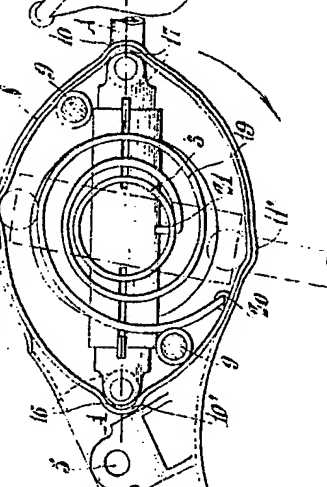


Fig. 29

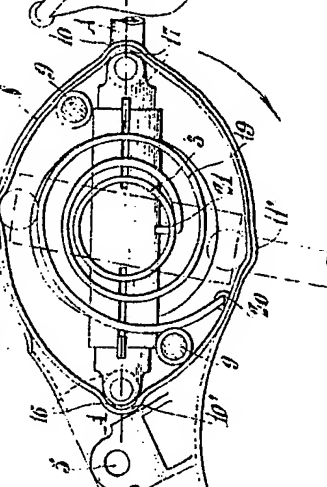


Fig. 30

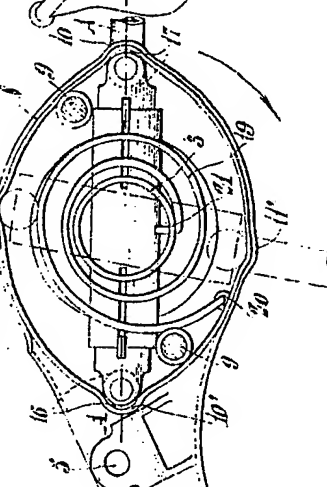


Fig. 31

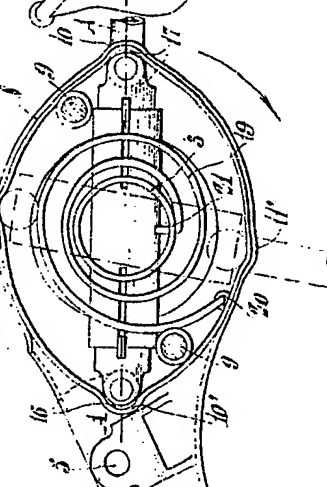


Fig. 32

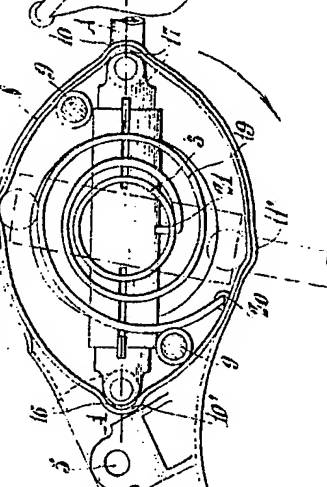


Fig. 33

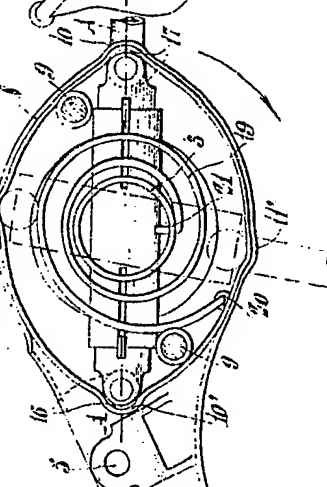


Fig. 34

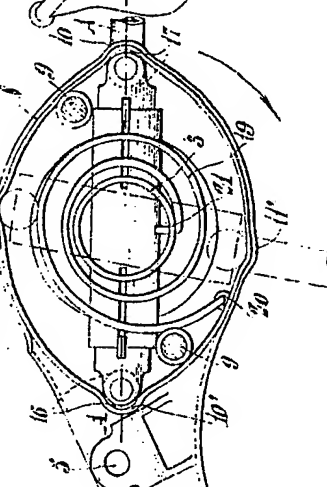


Fig. 35

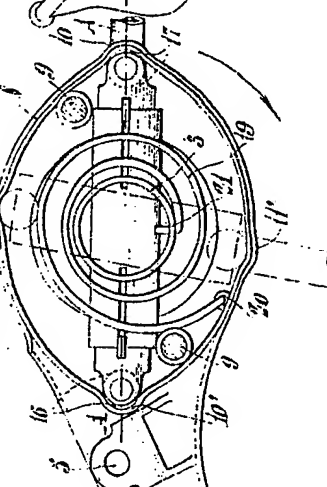


Fig. 36

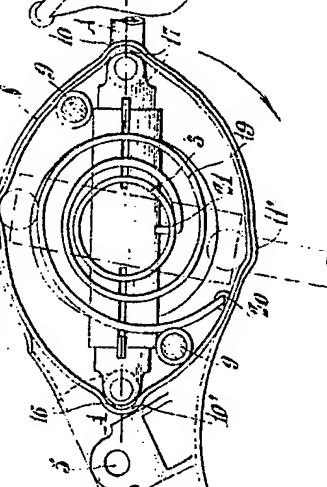


Fig. 37

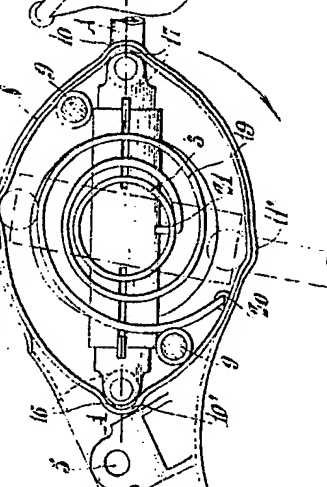


Fig. 38

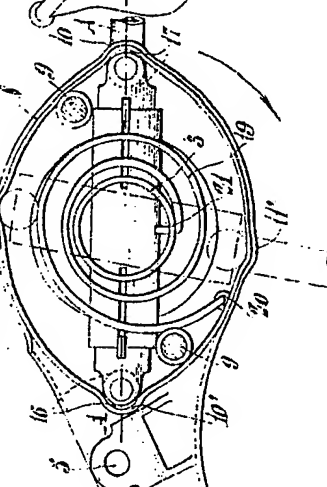


Fig. 39

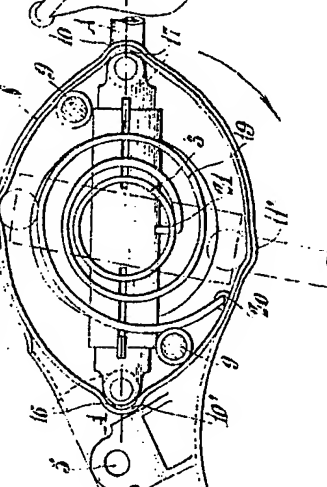


Fig. 40

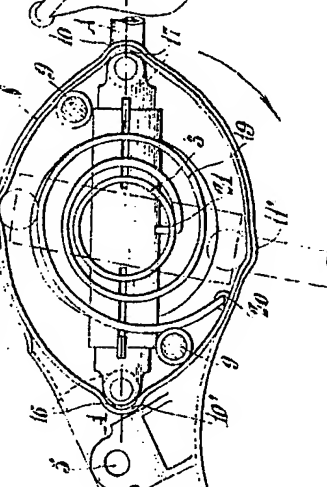


Fig. 41

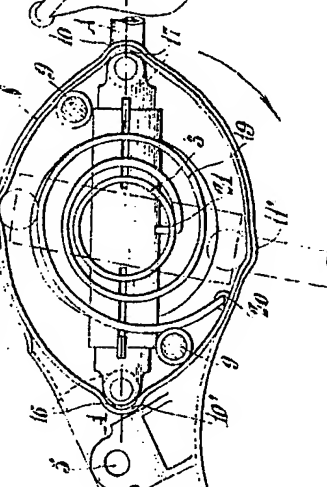


Fig. 42

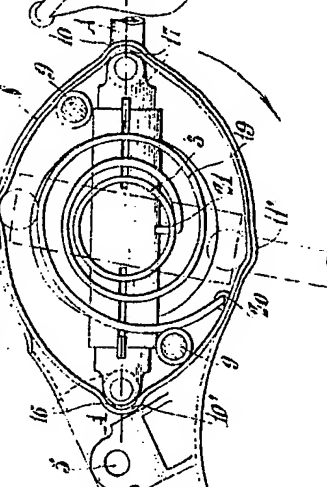


Fig. 43

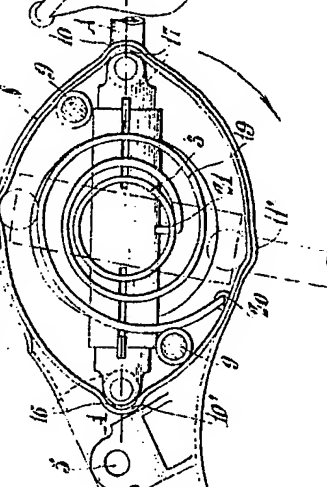


Fig. 44

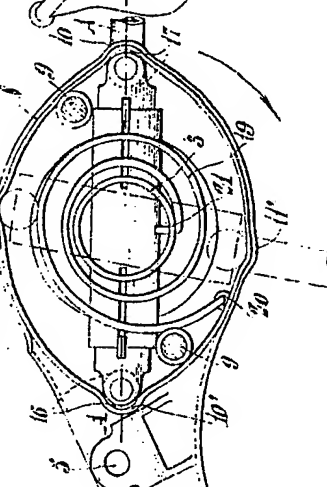


Fig. 45

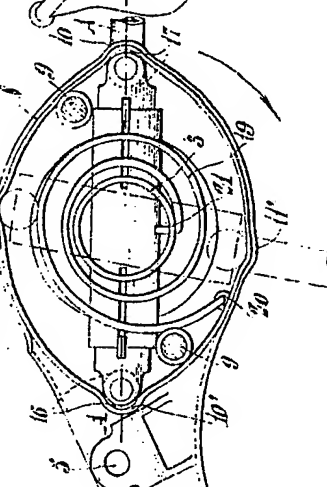


Fig. 46

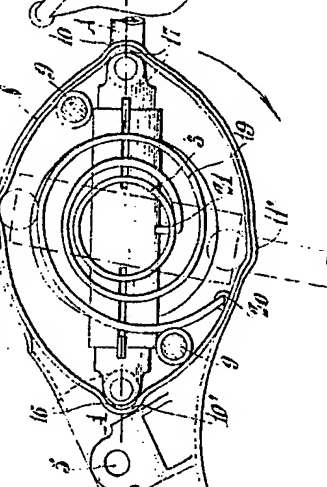


Fig. 47

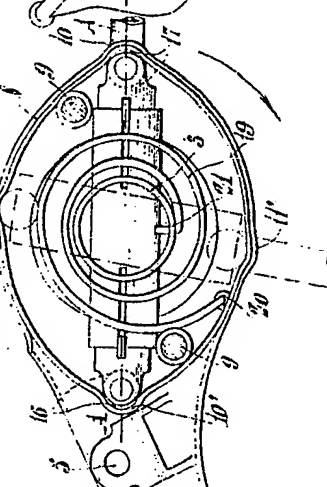


Fig. 48

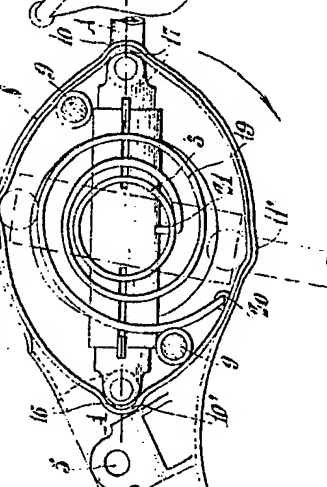


Fig. 49

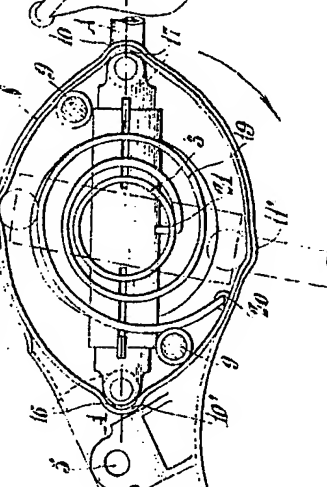


Fig. 50

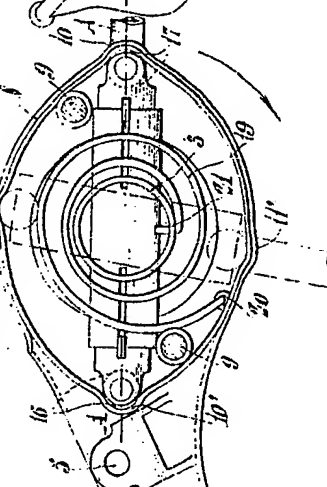


Fig. 51

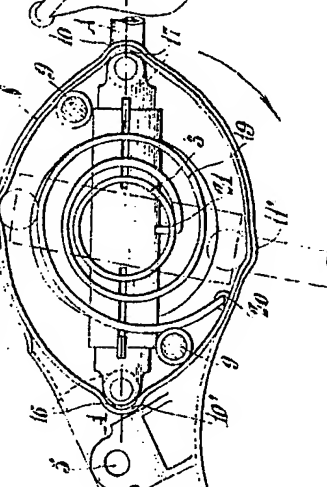


Fig. 52

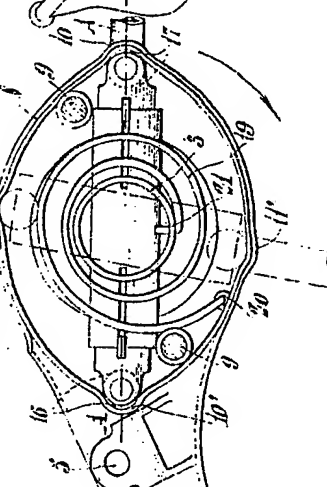


Fig. 53

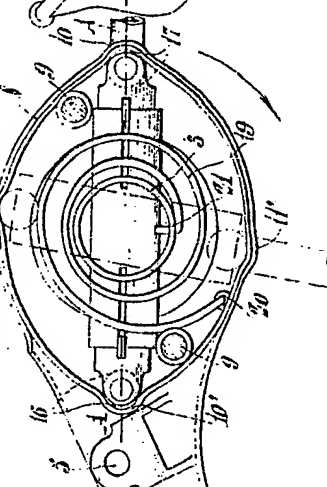


Fig. 54

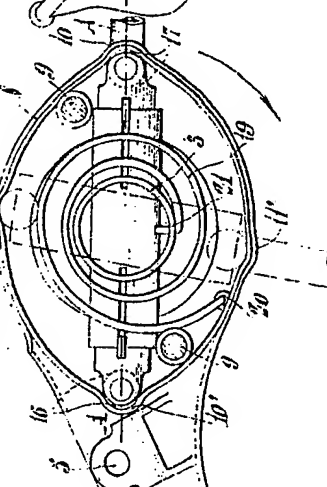


Fig. 55

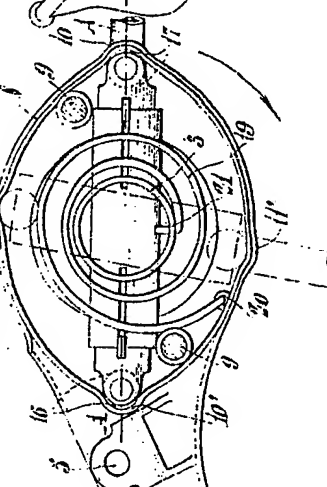


Fig. 56

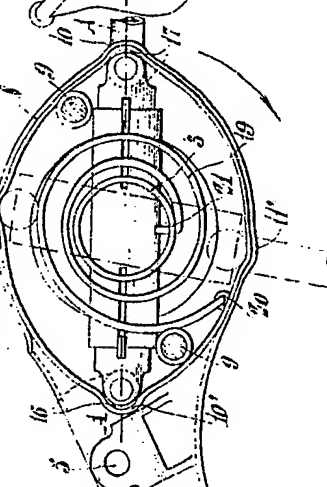


Fig. 57

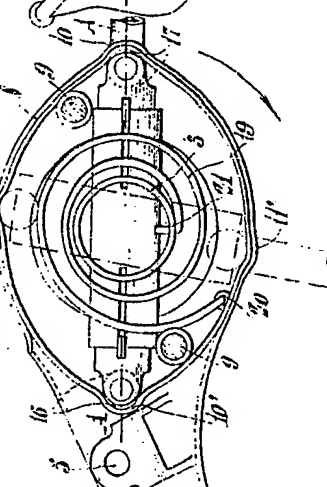


Fig. 58

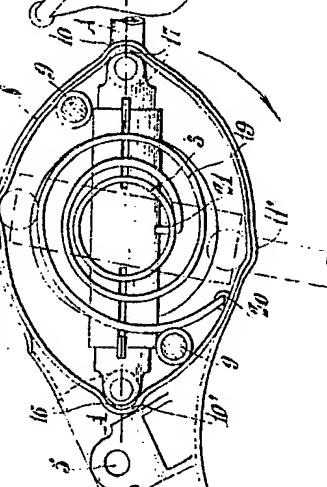


Fig. 59

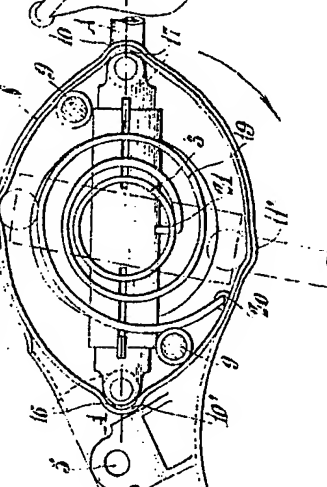


Fig. 60

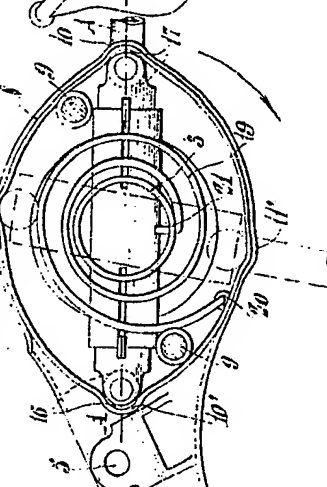


Fig. 61

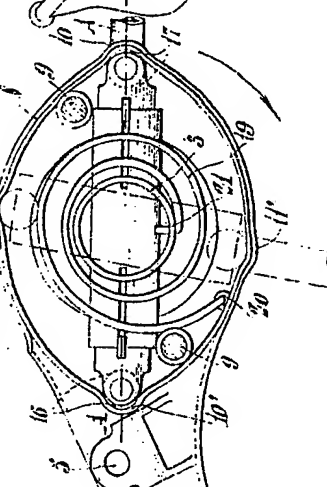


Fig. 62

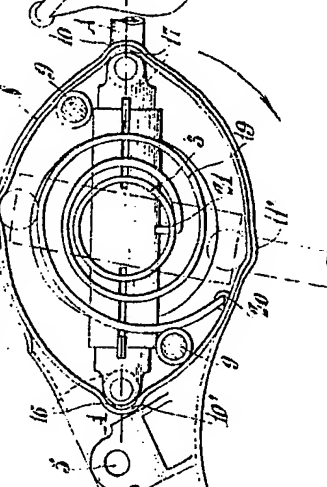


Fig. 63

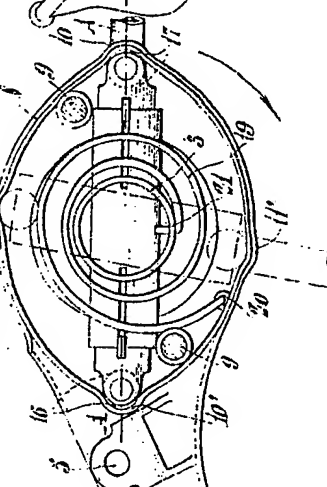


Fig. 64

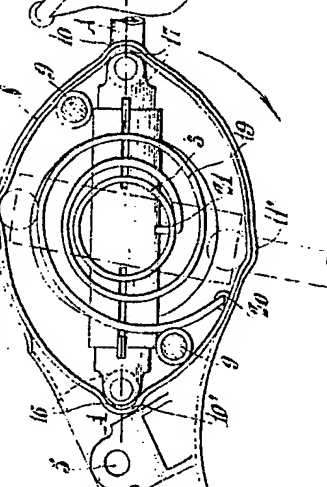


Fig. 65

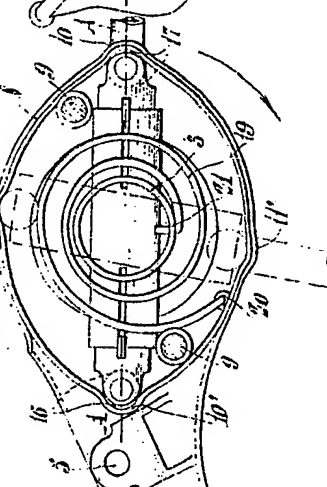


Fig. 66

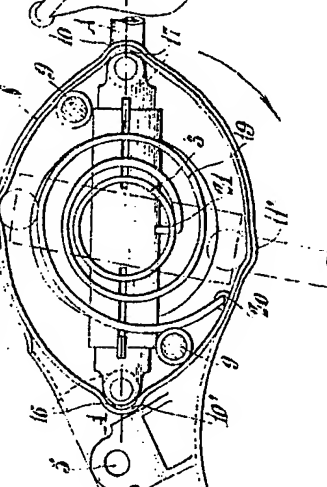


Fig. 67

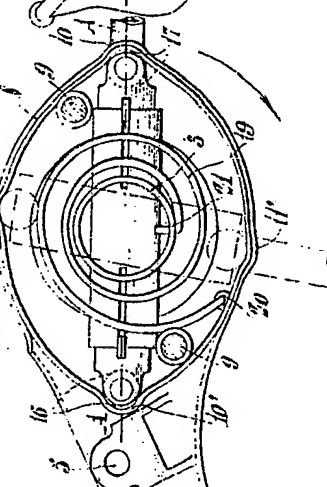


Fig. 68

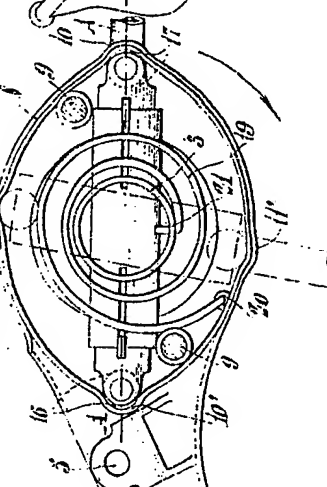


Fig. 69

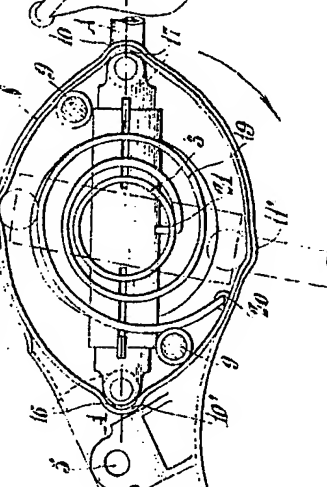


Fig. 70

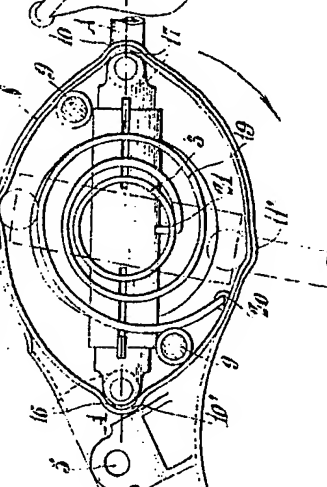


Fig. 71

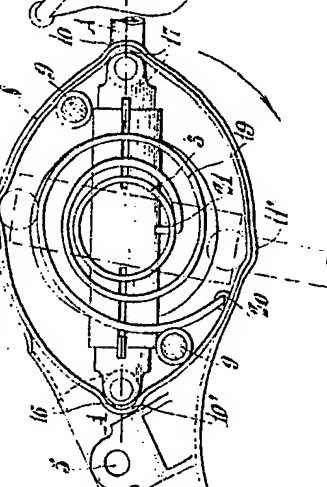


Fig. 72

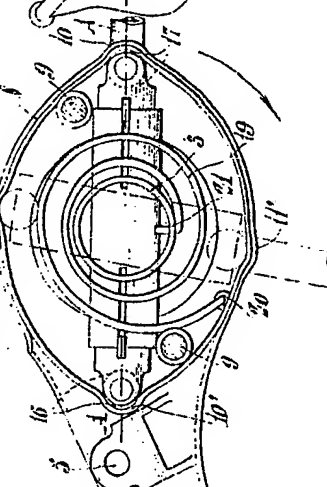


Fig. 73

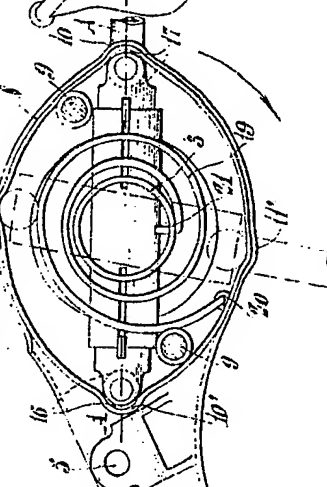


Fig. 74

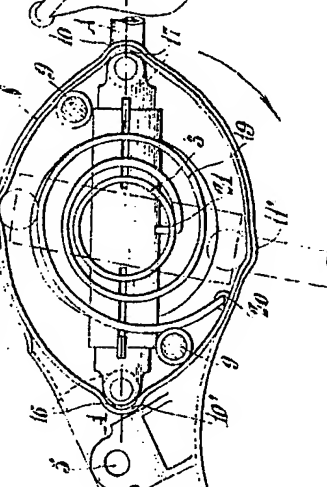


Fig. 75

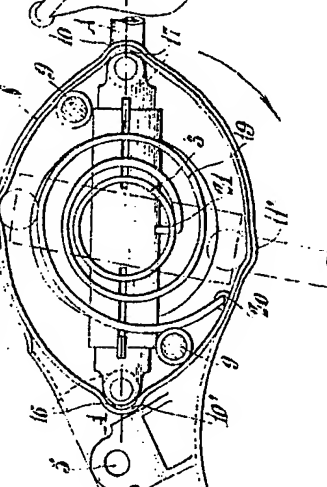


Fig. 76

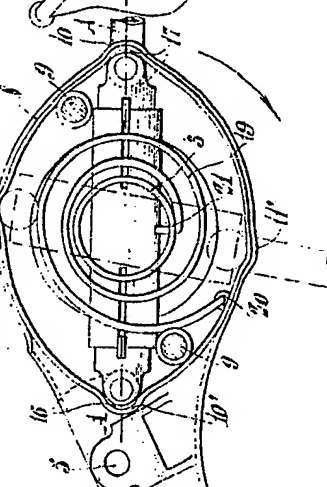


Fig. 77

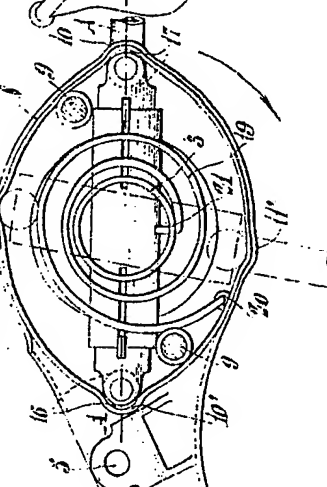


Fig. 78

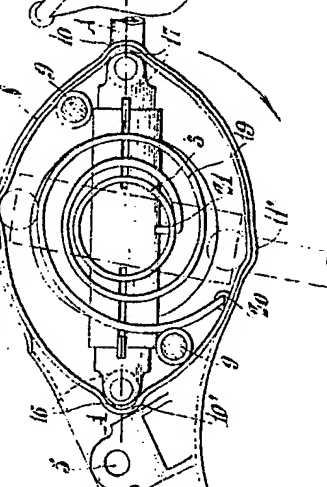


Fig. 79

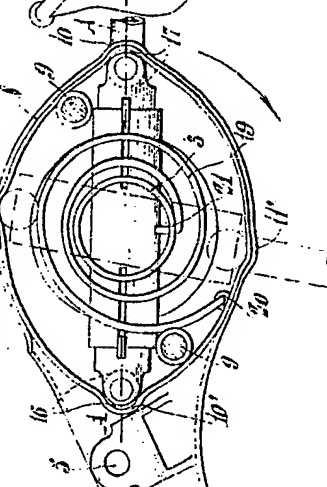


Fig. 80

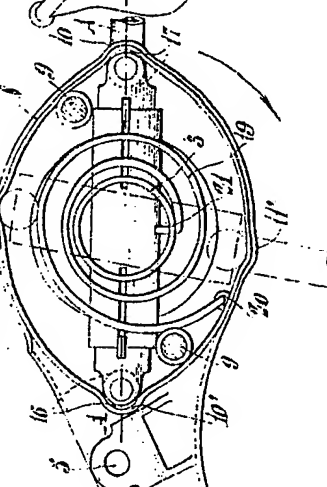


Fig. 81

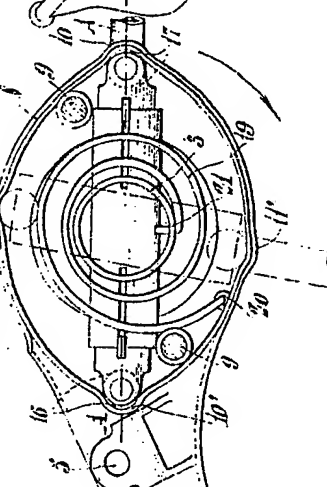


Fig. 82

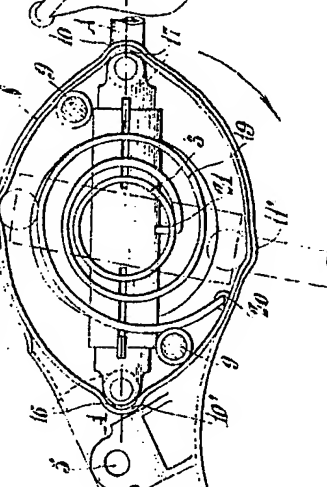


Fig. 83

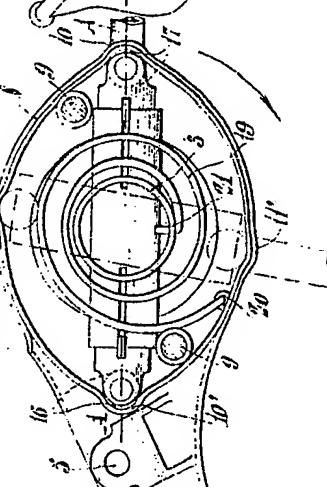


Fig. 84

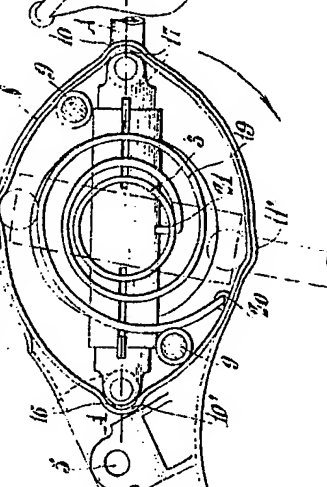


Fig. 85

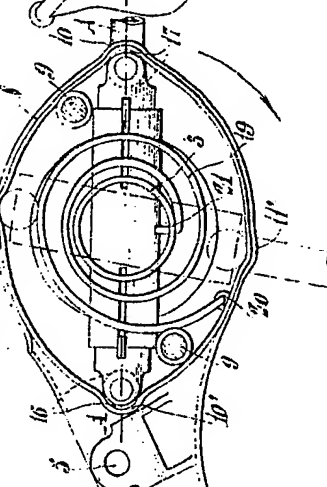


Fig. 86

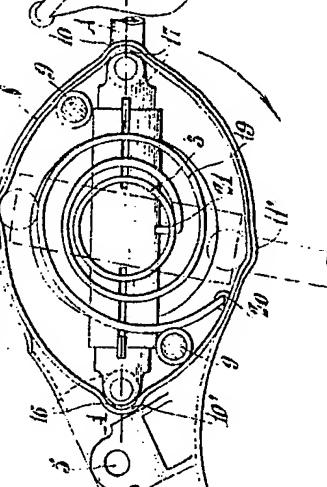


Fig. 87

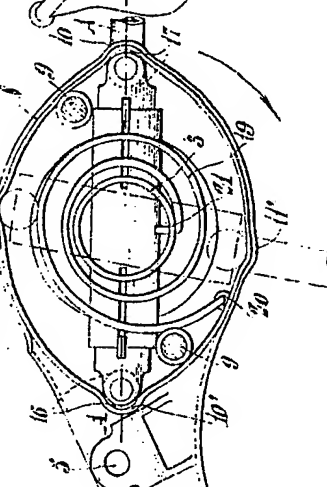


Fig. 88

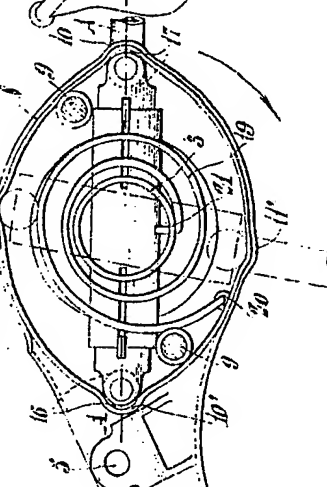


Fig. 89

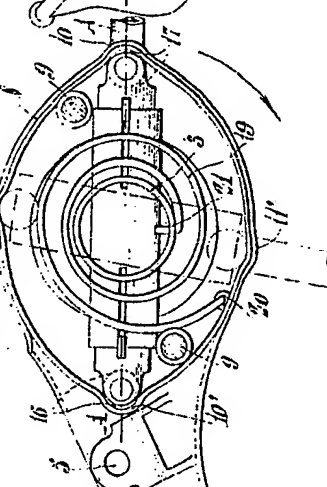


Fig. 90

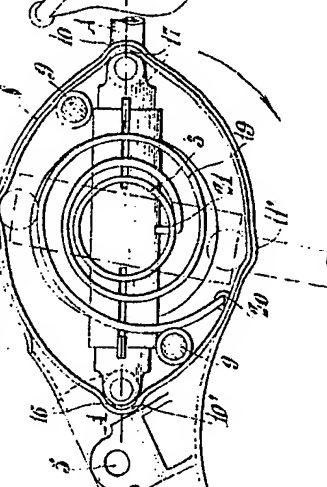


Fig. 91

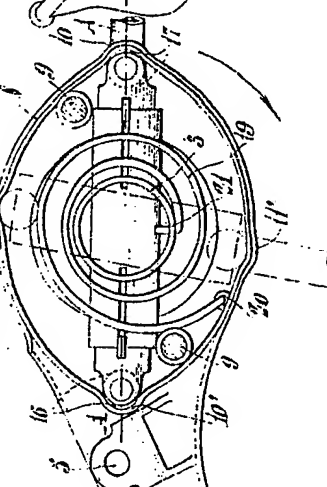


Fig. 92

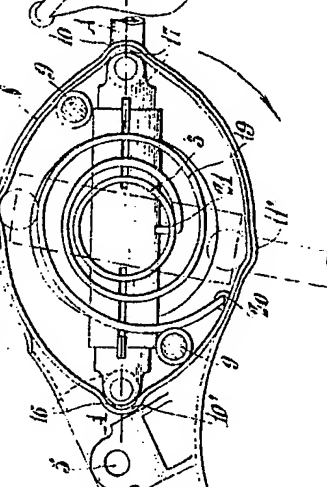


Fig. 93

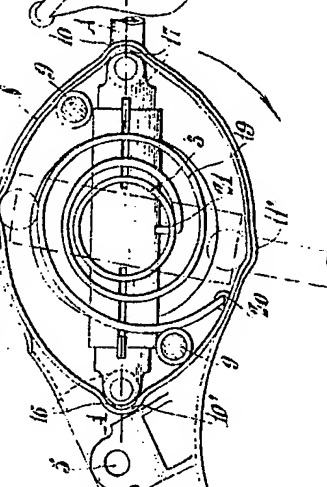


Fig. 94

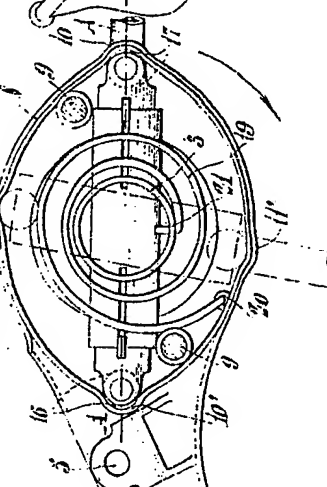


Fig. 95

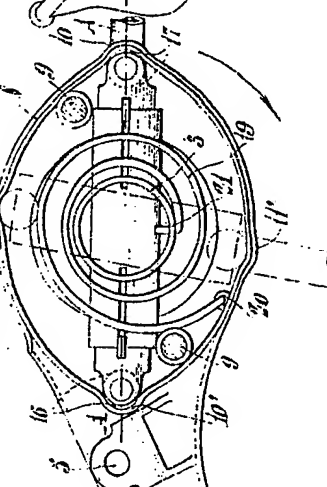


Fig. 96

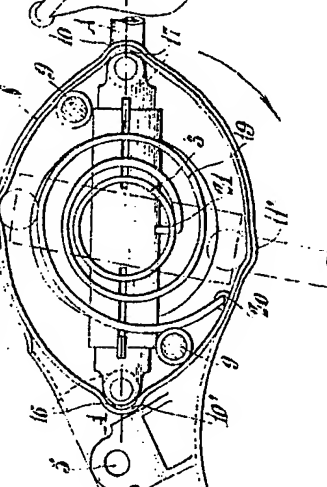


Fig. 97

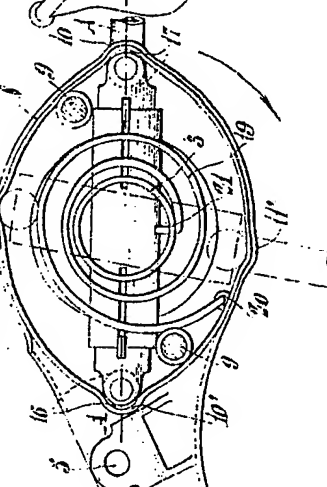


Fig. 98

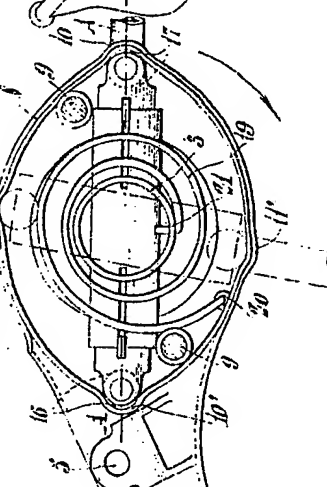


Fig. 99

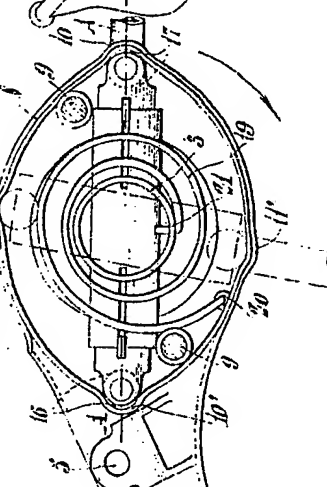


Fig. 100

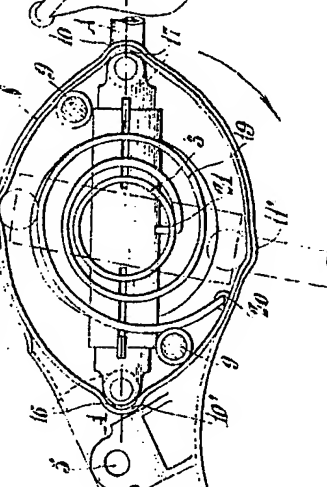


Fig. 1

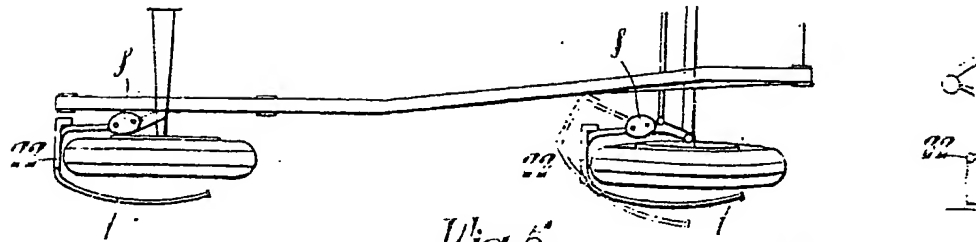


Fig. 5

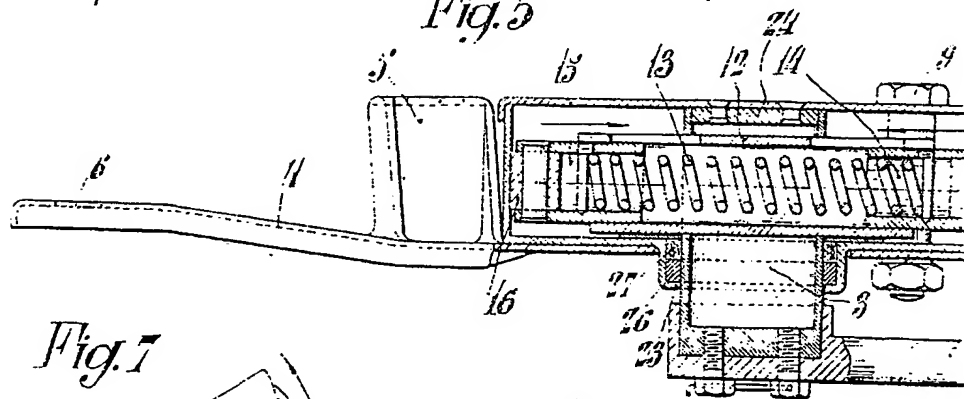


Fig. 7

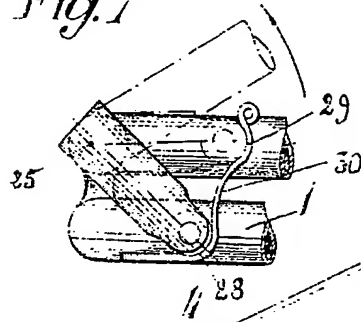
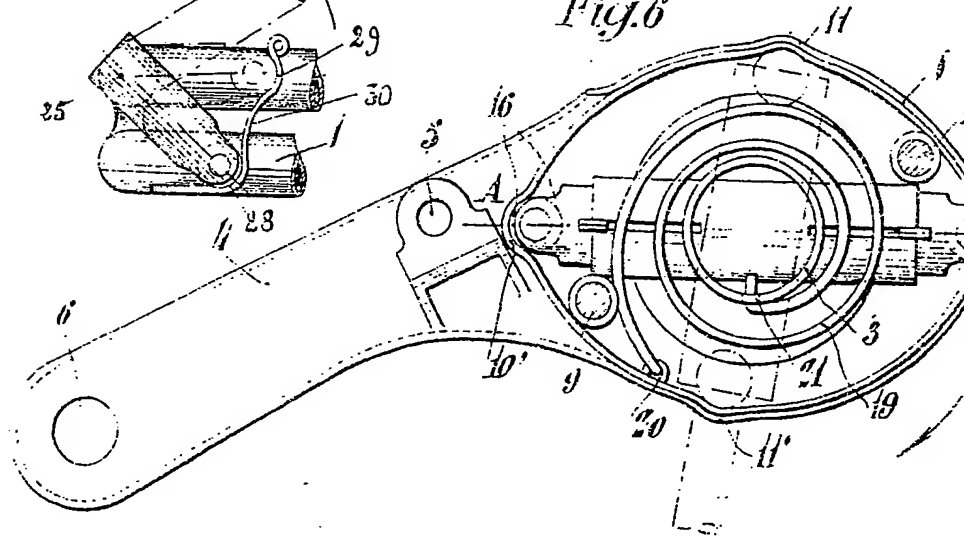


Fig. 6



L. Thévin

Pl. unique

Fig. 2

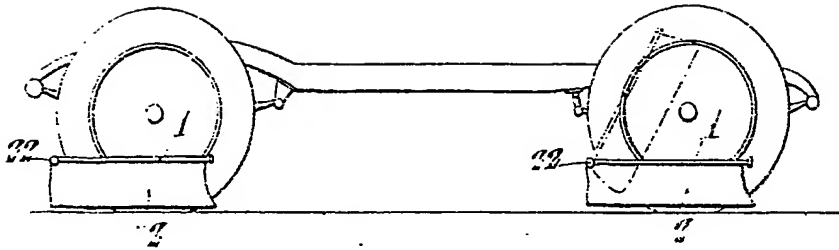


Fig. 4



Fig. 3

